

Hispano Suiza H6C Transformable Torpedo by Hibbard & Darrin 1928

NEVS-brevet måndag 29 juli
Föregående dag 2 juli

NEVS

1. Proteans nya teknologi gör det möjligt att vrida hjulen 360 grader

Publicerad 18/07/2019

I början av juni förvärvade NEVS det engelska hjulmotorföretaget Protean Electric.



Nu kommer den första stora nyheten efter förvärvet:

- Protean Electric har nämligen utvecklat helt nya avancerade elektriska drivenheter för nästa generations mobilitetslösningar för städer, kallade Protean360+
- De gör det möjligt att vrida samtliga fyra hjul ett helt varv, dvs 360 grader, vilket ger en exceptionell manöverbarhet.
- Den pneumatiska körhöjdskontrollen gör det också möjligt för fordonet att "knäböja" när passagerare ska stiga på och av.

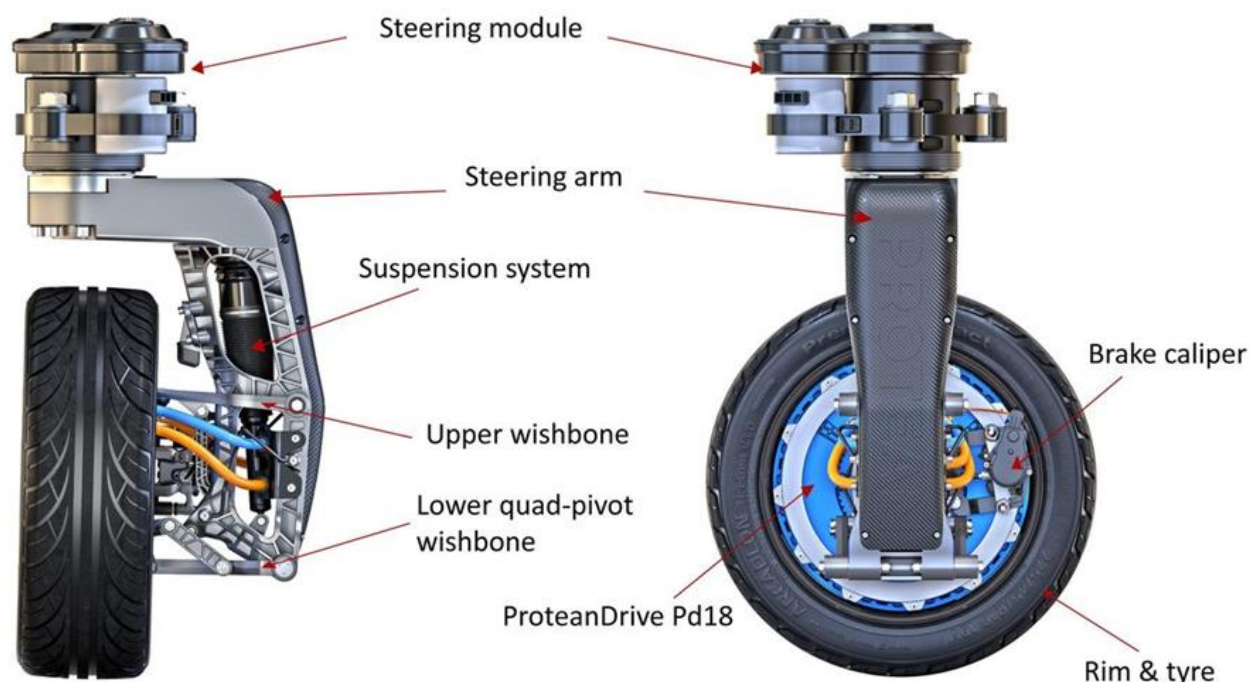
Protean360+ är en teknisk innovation för nästa generations kollektivtrafikfordon som har till uppgift att smidigt och effektivt transportera människor och varor i tätorter.

Vad Protean Electric nu lanserar är ett helt nytt och unikt koncept som integrerar avancerad drivlina, styrning och upphängningsteknik inom ett enda paket, som kommer att hjälpa nästa generations kollektivtrafikfordon att bättre uppfylla behoven hos operatörer och användare.

Modulen, som kallas Protean360+, är den första i sitt slag, och innebär att man kan vrida de fyra hjulen runt 360-grader (och ännu mer). Den kombinerar detta med innovativ fjädring, pneumatisk körhöjdskontroll och högeffektiva och kraftfulla inbyggda hjulmotorer.

Modulens kompakta storlek gör det möjligt för stadsfordon att ha ett helt platt innergolv och ger enkel åtkomst via fram-, bak- och sidodörrar.

Den exceptionella manövrering som aktiveras av styrsystemet i 360 grader gör det möjligt för fordonet att snurra ”på stället”, vilket innebär enorma fördelar när fordonet tar sig fram på extremt trånga gator eller man ska parkera i trånga utrymmen, inte minst i samband med fickparkering eller liknande.



När fordonet står stilla kan man med hjälp av höjdkontrollen se till att fordonet ”niger”, dvs det sänks mot trottoaren, så att det blir enkelt att ta in tunga laster eller passagerare med nedsatt rörlighet.

"Behovet av transporttjänster bara ökar, och därmed behovet av en ny sorts kollektivtrafikfordon", förklarar KY Chan, VD för Protean Electric.

"Oavsett om det är privata transporter eller delade, för passagerare eller godsleveranser, med förare eller autonoma transporter, kommer dessa nya fordon att kräva ny teknik som uppfyller dessa krav. Protean360 + utvecklades genom vårt teams innovativa tänkande om hur den nya generationens fordon ska vara utformade", slutar KY Chan.

NEVS kommer att använda sig av Proteans teknologier i kommande fordon, där det bedöms lämpligt.

Till redaktionen

Högupplöst video och bilder finns tillgängliga för nedladdning för redaktionellt bruk på https://we.tl/t-tA8KpMzHlT

Mediakontakt Protean Electric:

Mike Stainton, PFPR Communications

+44 (0)1622 776687 / +44 (0)7739 891040 / mike.stainton@pfpr.com

Det finns också möjlighet att intervjua personer ur Proteans ledning, via Mike Stainton.

Fakta om Protean Electric:

Protean Electric är en världsledande utvecklare av hjulmotorer, ett ledande innovativt företag inom fordonsbranschen som designar, utvecklar och tillverkar olika energitekniska lösningar för framdrift, som ProteanDrive, den helintegrerade hjulmotorn.

Protean Electrics teknologier är strategiskt positionerade för att spela en viktig roll när det gäller hybridlösningar, elbilar och framtida mobilitetslösningar. Företaget gör detta genom att erbjuda olika kombinationer av tekniska lösningar; det gäller såväl nya designlösningar, prestandafördelar som åtgärder som ökar lönsamheten.

Så sent som i början av juni förvärvades företaget av NEVS.

https://www.nevs.com/sv/media/press-releases/nevs-forvarvar-protean-electric/

För mer information, besök företagets hemsida, www.proteanelectric.com

Där finns också mer teknisk information om Protean360+ (på engelska).



2. Här tävlar premiärministern i Top Gear

Redaktoren bytbil

2019-07-25

Boris Johnson: Jag är en usel bilförare



***FILM* (börjar 6min 10 s in i filmen): https://youtu.be/CoifalEvC0Q?t=370**

Han är den nye premiärministern som ska styra Storbritannien ut ur EU. Men hur bra är Boris Johnson på att styra en bil? Här kan du själv se. Avsnittet från Top Gear för nio år sen har blivit en viral succé igen.

För bara två dagar sen blev Boris Johnson utsedd till Storbritanniens nya premiärminister efter Theresa May. Den kontroversielle politikern var den starkaste förespråkaren för ett utträde ur EU, det så kallade Brexit. Nu får han ta vid där företrädaren May slutade – och misslyckades – nämligen med att lägga fram en brexitplan som både EU och parlamentet i London kan acceptera. Han har bara några månader på sig.

Frågan är om den uppgiften slår utmaningen som han ställdes inför i ett avsnitt av Top Gear för snart nio år sen: ett race i skarpa kurvor med en risig Suzuki.



Före utmaningen berättade han om sina erfarenheter av fordon: han hade som ung ett deltidsjobb som traktorförare – när han inte hittade rätt växel och körde igenom en vägg – och han berättade även att han fått se sin felparkerade bil bli bogserad av två parkeringsvakter. ”Trots att jag hade tillstånd för boendeparkering i det området”, säger Boris Johnson upprörd.

– Visste ni att så fort din bil lyfts upp en centimeter från marken av myndigheterna så är bilen juridiskt sett inte din längre?

Han har genom åren skrivit krönikor om bilar, men erkänner att han egentligen inte kan ett dyft om hur en motor fungerar. När Jeremy Clarkson läser högt ur en krönika försöker Boris Johnson att snabbt avbryta – till publikens förtjusning.

Slutligen testades alltså Boris Johnson att köra ett varv på bana, den som ett flertal kändisar fått pröva på i Top Gear genom åren.

– Jag tycker att jag är en extremt dålig bilförare, säger Boris Johnson innan publiken får se prestationen.

Och visst hade han rätt. Hans varvtid var en av de sämsta. Men han bjöd på sig själv och bevisade ännu en gång vilken underhållare han är.

Däremot är den brittiska bilindustrin inte imponerad av Boris. Motorbranschens organisation har räknat ut att en så kallad hård Brexit kommer att kosta bilindustrin 700 000 kr i minuten. Därför kräver man snabba förhandlingar med EU för att förhindra miljardförluster.

Redaktören

ALLT OM BILAR

3. Audi bekräftar – nästa generation R8 elektrifieras

Av Selma Jennervall, Publicerad 23 jul 2019 13:30

Sportbilen som många drömmer om vill erbjuda ett elektriskt alternativ. Audi meddelar att de har flertalet intressanta koncept för R8, men ännu är det inte bestämt vilken väg de ska gå.



Audi R8 V10 Decennium.

Tidigare har Audi meddelat att de slutar tillverka sportbilen TT och även bilar som A8 och R8 har varit hotade. Anledningen har varit det tyska bilmärkets storsatsning på elbilar, digitalisering och självkörande bilar.

Och nu har det första uttalandet om R8:as framtid kommit. Fler generationer kommer, men nya koncept och planer på elektrifiering gör att det dröjer.

LÄS MER: TEST: Audi e-tron sätter en ny standard i bilvärlden

Jobbar med nytt bilkoncept

I en intervju med bilsajten Motoring berättade Oliver Hoffmann, chef för Audi Sport GmbH, att han inte tror att de kommer göra en ny generation av R8 med vanlig förbränningsmotor.

– Vi kommer elektrifiera R8 i framtiden, men hur vi gör det har vi inte bestämt oss för än. Just nu jobbar vi med nya idéer, med väldigt intressanta drivline-alternativ, men också gällande hela bilkonceptet, berättade han.

LÄS ÄVEN: TEST: Audi A4 Allroad ska konkurrera ut Volvo V60

Ligger några år bort

Audi R8 introducerades 2006 och den andra generationen av sportbilen dök upp 2015.

Hoffman berättade att de trots allt kommer fortsätta uppdatera den nuvarande R8-generationen med spännande modeller fram tills att en ny generation står redo att introduceras. Vi gissar att det kan bli runt 2023.

ALLT OM BILAR

4. TEST: Så klarar sig de franska suvarna på landet

Publicerad 16 jul 2019 17:00, **Av Jan-Erik Berggren**

Vissa påstår att skånska Österlen är så nära den sydfranska landsbygden du kan komma i Sverige. Därför passar det bra att vi låter två franska mellanklassuvar mötas mitt i sädesfälten i Sveriges matbod. Häng med i duellen över fem rätter.





Renault Kadjar

Motornytt 29 juli 2019

Köregenskaper

Renault Kadjar: Renault Kadjar är befriande fri från filkörningsassistent. Det enda som händer om jag närmar mig en linje är ett lite brummande ljud samt att den gröna linjen i instrumentpanelen blir lite mer orange. Det har förstås att göra med att det här i grunden är en bil som presenterades 2015. Flera assistanssystem lär komma i nästa generation Kadjar. Styrningen är aningen diffus men ändå lätt och ledig. Responsen i gaspedalen är något fördröjd vilket kan leda till ryckig körning. Bromsen tar direkt. Automatlåda är mjuk och inställd på maximal komfort. Vill du ha fyrhjulsdrift måste du välja någon av dieselmotorerna.



Citroën C5 Aircross: Det finns en knapp längst till vänster på instrumentpanelen som används för att stänga av filkörningsassistenten. Och den används. Ofta. För när filkörningsassistenten är på blir styrningen väldigt oförutsägbar. Den åttastegade automatlåda är näst intill steglös. Men den fina nya fjädringen, som ger bra poäng i komfortkategorin, kan upplevas besvärlig när du kör långsamt. Det kan bli lite gungigt. Imponerade ändå att den mjuka och bekväma bilen inte kränger så mycket i kurvorna. Jag får inte den där direkta kontakten med bilen och jag måste köra C5 Aicross väldigt försiktigt för att det ska bli behagligt. Ingen sportbil direkt. C5 Aicross går heller inte att få med fyrhjulsdrift så de olika körlägena påverkar i praktiken traction control och du väljer läge efter underlag.

Vinnare: Citroën C5 Aircross

Säkerhet

Renault Kadjar: Ni har redan förstått att säkerhetsnivån är något eftersatt vad gäller assistanssystem. Men den passiva säkerheten är god. Här finns också dödavinkelvarnare samt varning och automatisk inbromsning. Autobromsen fungerar i hastigheter mellan 30 och 140 km/tim och ”ser” bara fordon som färdas åt samma håll. Av någon anledning kan autobromsfunktionen stängas av. Start i backe-hjälp är bra men tänk på att systemet bara håller kvar bilen i två sekunder.

Citroën C5 Aircross: Citroën har satsat på hela 16 olika assistanssystem i sin C5 Aircross. Autobromssystemet känner igen fotgängare om du kör i hastigheter upp till 60 km/tim och bilar om du kör upp till 78 km/tim. Avstånd och känslighet kan ställas in i menyerna i pekskärmen. Autobromsen är alltid på när bilen startar, precis som filkörningsassistenten. Fick fem stjärnor av EuroNCAP med Safety Pack valt.

Vinnare: Citroën C5 Aircross

Design



Renault Kadjar: Kadjar är ett syskon till Nissans Qashqai och det är lite svårt att förstå varför skillnaden i försäljning är så stor i Sverige. Qashqai är en succé medan Kadjar kämpar lite. Kanske beror det på att Kadjar ser lit enklare ut. Den uppdaterade modellen har också förändrats sparsamt. Grillen är lite större och det är lite ny design på stötfångare och lyktor. På insidan har några knappar plockats bort och byggts in i den sju tum stora pekskärmen. Stort plus för att det finns flera USB-uttag. Kadjar är något lägre än C5 Aircross vilket framför allt märks i bagageutrymmet.



Citroën C5 Aircross: Citroën har backat lite från sin fräcka design på gamla Cactus. Men sido-skärmarna finns kvar, on än något nedtonade, och tack vare sina snygga rails ser C5 Aircross tuff och stor ut. Jag tycker också om inredningsdesignen som har en egen stil jämfört med allt annat i bilvärlden. Kardantunneln stjäl inte plats i baksätet. Tyvärr säljs inte C5 Aicross med hel soffa fram, den modellen finns bara i Kina. Synd. Jag gillar också den raka bakluckan som gör att last-utrymmet är praktiskt.

Vinnare: Citroën C5 Aircross.

Komfort



Renault Kadjar: Jag har lite svårt att få till en bra körposition i Kadjar och det beror troligen på ryggstödet som böjer sig lite för mycket bakåt för min smak. Ljudnivån i kupén är normal för prisklassen. Du kan få plats med tre vuxna i baksätet men sittdynan är relativt kort. Kupén är ljus och rymlig.



Citroën C5 Aircross: Det här är Citroëns starkaste kategori. Den nya fjädring med hydrauliska ändlägen. Det ger en väldigt mjuk fjädring utan att bilen för den skull blir krängig. När det gungar gungar det istället i längsled, ja, i alla fall tills du kommer på ett sätt att parera med exakt rätt gaspådrag och tryck på bromspedalen. Svårast är det när det går väldigt långsamt eller vi till exempel stoppljus. De nya extra stoppade stolarna är verkligen behagliga.

Vinnare: Citroën C5 Aircross.

Ekonomi



Renault Kadjar: Prislappen letar sig precis över 300 000 kronor. Och kanske ser vi här problemet med Renaults försäljning i Sverige. Det känns konstigt att Renault Kadjar med motsvarande motor, ska kosta över 20 000 kronor mer än en Nissan Qashqai. Så är kanske förhållandet mellan Renault och Nissan i andra länder men definitivt inte i Sverige. Höga co2-värden betyder också dyr skatt. Det som talar för Renault i den här duellen är ett väl utbyggt nät av försäljare och verkstäder.

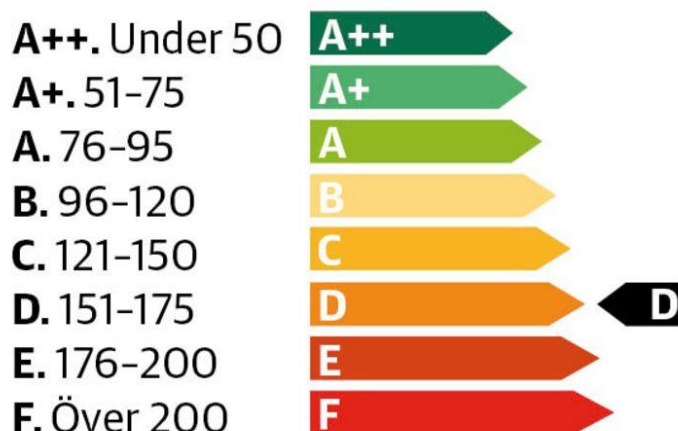


Citroën C5 Aircross: Även C5 Aircross kliver precis över 300 000 kronorsvallen. Priserna för suvar har stigit i takt med efterfrågan och frågan är om vi kanske nått smärtgränsen. För det finns bra många bra bilar i Golf-klassen som kan konkurrera med en C5 Aircross. Mycket högt co2-värde ger hög fordonsskatt de tre första åren. Både Kadjar och C5 Aircross har hög förbrukning så det är i längden ingen billig bil. Citroën har inte jättemånga verkstäder runt om i landet vilket ytterligare gör det här till ett svårt bilval.

Vinnare: Citroën C5 Aircross.

Och vinnaren är:

Citroën C5 Aircross. 5-0 till Citroën ser ut som en rakt igenom förkrossande seger. Men i kategorin köregenskaper vinner C5 Aircross väldigt knappt och framför allt för att Kadjar har en så diffus respons gaspedal, broms ih styrning. Det är lite irriterande eftersom jag vet att Renault kan vässa till det här. Renault hade också vunnit kategorin Ekonomi om de pressat priset till samma nivå som Nissan Qashqai. Men Citroën hade trots det vunnit matchen totalt och mestadels för att den är rymligare och bekväm att köra.



Renault Kadjar TCe 160 EDC Black Edition har ett koldioxidutsläpp på 154 gram/km.

RENAULT KADJAR TCE 160 EDC BLACK EDITION

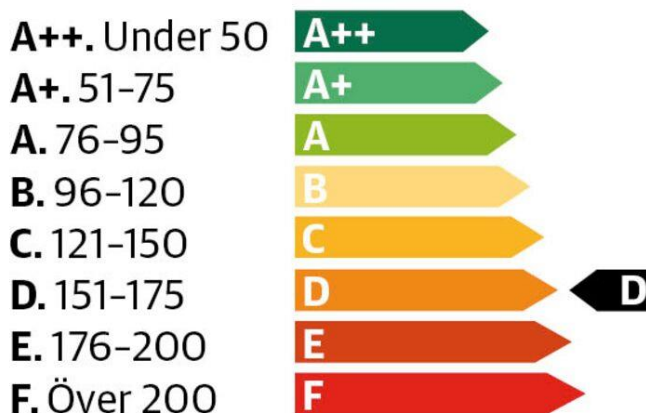
Miljö
Koldioxidutsläpp: 154 gram/km.
Bensinförbrukning: 5,9 liter/100 km.
Miljöförmåner: Nej

Ekonomi
Pris: Från 305 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 5 548 kronor per år de första tre åren, sedan 1 306 kronor per år.
Garantier: 2+3 år nybil, 3 år vagnskada, 2+3 år assistans.

Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 1,3 liter, 160 hk vid 5 500 varv/min, 260 Nm vid 1 750. varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.

Växellåda: Sjustegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 9,3 sekunder.
Toppfart: 210 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 449/184/161 centimeter.
Bagagevolym: 472–1 478 liter .
Tjänstevikt: 1 521 kg.
Maximal släpvagnsvikt: 1 500 kg.



Citroën C% Aircross har ett koldioxidutsläpp på 171 gram/km.

CITROËN C5 AIRCROSS
Miljö
Koldioxidutsläpp: 171 gram/km.
Bensinförbrukning: 7,6 liter/100 km.
Miljöförmåner: Nej

Ekonomi
Pris: Från 309 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 7 367kronor per år de första tre åren, sedan 1 680 kronor per år.
Garantier: 3 år nybil, 3 år vagnskada, 12 år rostskydd, 3 år lack.

Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 1,6 liter, 181 hk vid 5 500 varv/min, 250 Nm vid 1 650 varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: Åttastegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 8,2 sekunder.
Toppfart: 219 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 450/197/167 centimeter.
Bagagevolym: 580–1 630 liter .
Tjänstevikt: 1 574 kg.
Maximal släpvagnsvikt: 1 500 kg.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Provkörning av Opel Corsa (maskerad)

Oskar Krüger 24 juli 2019

Som enda svenska media är vi på plats i Tyskland för en försmak av första Corsan som byggs med det nya franska styret PSA. Häng med på världens första provkörning av nya tysk-franska Opel Corsa!



Säkerheten är på topp. Kameraförbud råder och provkörningen äger rum i den lilla och avlägsna orten Hornbach i sydvästra delen av Opels hemland, Tyskland. Är det bara ett sammanträffande att vi pendlar över gränsen mellan Tyskland och Frankrike under den drygt fyra timmar långa körningen? Det här är nämligen första Corsan som byggs i det nya ägandet av franska koncernen PSA. Givetvis vill Opel dra synergieffekter av att PSA utvecklar nya Peugeot 208 och det blir tydligt att Corsa har lånat teknik från sitt nya syskon.

Förra generationen Opel Corsa presenterades så sent som 2014 och avlösningen kommer alltså redan efter fem år vilket är en ovanligt kort livscykel för en bilmodell. Trafiken är nästintill obefintlig på de kurviga vägarna som slingrar sig genom den sagolikt lummiga lövskogen. Framför mig kör en Opel Corsa GSi av nuvarande generation och bakom mig en exakt likadan bil som jag själv sitter i. En kraftigt kamouflerad bil som Opel piffat till med färgglada detaljer. Det här är prototyper som Opel använder sig av för att få fram den slutliga produkten, så med andra ord är bilarna vi kör inte helt färdigutvecklade. Längst bak i konvojen sluter en vanlig Corsa av nuvarande generation upp och ramar in bilden.

Eventet är strikt uppstyrt på tyskt manér. Den framförvarande Corsa GSi:n körs av Thomas Wanke, huvudansvarig för utvecklingen av nya Corsan, för att garantera att vi inte råkar komma på villovägar. Den bakomvarande Corsan spelar rollen som referensbil, som tydligt låter oss uppleva skillnaderna mellan generationerna. Styrningen är riktigt pigg och nya Corsa känns levande när jag dyker ner i en skarp högersväng. Under accelerationen morrar den nya trecylindriga bensinmotorn precis som i en Peugeot. Likaså känns växellådans lena och vältajmade växlingar igen från det franska märket. Inte konstigt då 130 hästars-motorn i kombination med den

åttaväxlade automatlådan är plockad direkt från Peugeot, och jag ska tillägga att drivlinan passar riktigt bra i lilla Corsa. En viss kritik dock mot att när jag väljer att växla själv med rattpaddlarna så funkar det faktiskt riktigt dåligt. Det tar tid, jag råkar klicka dubbelt och bilen växlar ibland själv. Ett icke-problem för många men ändå en detalj som förtar en del av nya Corsas i övrigt körglada beteende på vägen. För Corsa är kul att köra!



Inte ens fälgarna får vara omaskerade.
Gummit är förvånansvärt sportigt – Michelin Pilot Sport 4.

Den pigga styrningen är direkt och fungerar bra ihop med den hårdare sättningen i stötdämpningen. Men när vägen blir ojämn är inte komforten briljerande, små ojämnheter känns tydligt i både ratt och rumpa. Genom den sprakande komradion meddelar Wanke att det är dags för bilbyte och vi svänger in på en grusplan. De djupa groparna på planen fylls i takt med att regnet tilltar och bytet blir en snabb historia. Snabb är dock inget ord för att beskriva den gamla Corsa jag nu sitter i.

Gamla modellen har ingenting att matcha den nya 130 hästars-automaten med. 90 hästkrafter är det som gäller och sex växlar i stället för åtta. Att nuvarande Opel Corsa känns så gammal är förvånande. De dubbla a-stolparna har slopats i nya generationen. Ett element som i kombination med en hög sittposition gör att det känns som att köra en Opel Zafira. Styrningen är svajig och drivlinan är odräglig i gamla Corsan, främst på grund av en ålderdomlig växellåda. Motorljudet är plågsamt och växellådan tycker verkligen inte om att växla, och när den väl gör det är det en seg, oinspirerad växling. Däremot är komforten imponerande, det fluffiga beteendet och att klara av dåliga vägar är gamla Corsa klart bättre på.

En annan detalj jag gillar mer i gamla Corsa är den manuella lådan. Här har lägena en viss tröghet och kopplingen är lättare att hantera. Den nya manuella lådan är lite sladdrigare och det blir lätt ryckiga växlingar. På plats kör vi nya Corsa med 100-hästars bensinare i kombination med den manuella lådan. Motorn är i grunden samma 1,2-liters trepip som i 130-hästaren och för att ha 100 hästar är vridmomentet riktigt bra och finns redan vid låga varv. Vilket såklart är viktigt när det inte är kul att växla. Jag brukar förespråka manuell låda i småbilar, men här måste jag göra ett undantag. Det här är första gången jag kör en bil som jag inte kan säga hur den ser ut.

Motornytt 29 juli 2019



Interiören andas Opel. Vid första anblick är det bara växelväljaren som är Peugeot. Ratten är samma som i Opels övriga modeller.

Tidigare har jag varit på ”maskerade-körningar” för Volkswagen T-Cross och Touareg. Då har man, efter att ha lämnat ifrån sig kamera, dator och telefon, fått gå in i ett stort tält där det stått ett helt omaskerat exemplar. Chefsdesignern har gått igenom bilen och jag har i ord kunnat förmedla det jag upplevt till er läsare. Men Opel arbetar inte på det sättet, jag har ingen aning om hur bilen ser ut. Interiört kan jag inte heller säga så mycket mer än att det överlag andas hederlig Opel under skyddslapparna. Däremot är växelväljaren till automatlådan samma som i bland andra nya Peugeot 508 och infotainmentskärmen ser ut att vara hämtad från Peugeot 308. Dock med Opels grafik. Men samtidigt säger Thomas Wanke och gänget från Opel att interiören och infotainmentsystemen INTE är färdigutvecklade eller alls prioriterats i de här bilarna. Det kanske mest intressanta med nya Opel Corsa är att den kommer som ren elbil. En bil som presenteras den fjärde juni och det är först då vi får reda på mer om nya generationens fransktyska Opel Corsa.

***Notera**: Denna provkörning publicerades i Teknikens Värld nummer 13/2019. Efter pressläggning blev både fler bilder och tekniska data tillgängliga. Många data saknas i nedanstående faktaruta, men en del av dem – för elversionen – kan du i stället hitta genom att klicka här. Resterande data och fakta hänvisar vi till kommande provkörning och test. Håll utkik i din tidningshylla!*

Det här är nytt!
Plattform: I och med ägarbytet från GM till PSA byggs nya Corsa på samma plattform som bland andra Peugeot 208. Plattformen förkortas CMP.
Motorer: Den trecylindriga motorn på 1,2 liter har letat sig ner under huven.
Strålkastare: Nya Corsa ska ha klassens bästa strålkastare tack vare LED-teknik som den delar med Insignia.



Bilen är inte bara tejpad.
Under kamouflagen sitter plastbitar för att lura ögat ytterligare.

PSA:s trecylindriga bensinmotor har åkt rakt ner i Opel Corsa.

Motornytt 29 juli 2019

Opel Corsa 1,2 130hk

Pris: i.u

Motor: Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression i.u. Borrning/slag 75,0/90,5 mm, cylindervolym 1 199 cm^3. Max effekt 130 hk (96 kW) vid i.u r/min, max vridmoment i.u.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u tum, däck 205/45 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 254, längd 406, bredd i.u, höjd 143, spårvidd f/b i.u. Markfrigång i.u. Tjänstevikt i.u, maxlast i.u, max släpvagnsvikt i.u. Tank i.u liter. Bagagevolym (VDA-liter) 309 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h i.u s, toppfart i.u km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Ingen uppgift.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, assistans 1 år.

Skatt:i.u.



Opel Corsa har blivit upp mot 108 kg lättare än föregångaren.
Mer än en hel Oskar Krüger, med andra ord.

Rivaler



Ford Fiesta 1,0T 100 hk

Den tidigare testvinnaren säljs nu för ett förmånligt kampanjpris. Klassens körgladaste bil med pigg styrning och en bra manuell låda.
Pris: 153 900 kronor.



Volkswagen Polo 1,0 TSI 95 hk

Polo är inte lika körglad som Corsa eller Fiesta men har bra komfort med en len motor. I priset inkluderas en sjuväxlad dubbelkopplingslåda.
Pris: 185 400 kronor.



GALLERI
Opel Corsa-e 2020
15 bilder



6. Prov: Nya BMW 3-serie Touring och laddhybriden 330e – nu med dragkrok

Av Pär Brandt,

Publicerad 2019-07-23, 14:43

Vår testredaktör John Eriksson är i München och kör tjänstebilsfavoriterna från BMW. Snart finns 3-serie som både kombi och laddhybrid – med dragkrok.

John Eriksson är i München och provkör nya BMW 3-serie Touring, samt även laddhybriden 330e Sedan.

Hej John! Var är du och vad gör du?

Jag befinner mig just nu i ett sommarvarmt och soligt München och provkör två nya versioner av BMW:s senaste generation 3-serie. Dels Touring-modellen men också laddhybriden i sedan-utförande.

Vilka motoralternativ får du provköra?

Här på lanseringseventet får vi testa den sexcylindriga dieseln 330d xDrive i kombikarossen och laddhybriden 330e är precis som förut en tvåliters, fyrcylindrig bensinturbo plus elmotor inbyggd i automatlådan.

Hur är de första intrycken av bilarna?

BMW har tyvärr beordrat munkavle på körintrycken, fram till slutet av juli när det gäller kombin och mitten av augusti när det gäller laddhybriden. Men det jag kan säga är att kombiversionen fortfarande inte är någon storlastare, volymen har bara ökat med ynka fem liter. Däremot har själva golvytan blivit en aning större än tidigare. Man fortsätter med praktisk och flexibel 40/20/40-fällning av baksätet, samt den BMW-typiska finessen med öppningsbar bakruta om man inte vill öppna hela luckan för att slänga in något. Eller låta hunden få luft.

Och laddhybriden borde väl bli en tjänstebilsfavorit?

Om laddhybriden kan jag berätta att den har blivit starkare (upp till 292 hästkrafter, varav 40 är extra boost som finns tillgängligt i tio sekunder), snabbare (nu kan man köra i upp till 140 km/h på el mot tidigare 120), fått bättre räckvidd (ungefär 50 procent längre än föregångaren, nu upp till 66 kilometer enligt NEDC-körcykeln) och blivit snålare (med upp till 15 procent).

Har du frågat om det går att få dragkrok på laddhybriden?

Givetvis! Vi har blivit bönhörda – laddhybriden går nu att få med dragkrok som tillval! Hur själva drivlinan upplevs får alltså vänta till i augusti.

Hur mycket bonus berättigar laddhybriden till?

Det beror på vilken hjulstorlek man väljer. Koldioxidutsläppen varierar från 37 till 43 gram per kilometer, vilket innebär bonus på 29.179–24.181 kronor.

När kommer laddhybriden som kombi, för visst ska vi få en sådan?

Ja, den kommer så småningom, men dröjer tyvärr ända till sommaren 2020. Så alla lastsugna tjänstebilister får vänta ett tag till.

När kommer bilarna till Sverige?

De första ladhybriderna levereras i augusti och kombi kommer att lanseras under september. BMW 330 Sedan Connected Plug-in Hybrid har ett pris till privatkund som börjar vid 466.200 kronor. Ramavtalskund: från 418.500 kronor.

Motornytt 29 juli 2019

THE NEW BMW 3 SERIES TOURING – HIGHLIGHTS LOAD COMPARTMENT.

Folding head restraints (standard).

40:20:40 split/folding rear seats (standard).

Capacity: 500 litres (+ 5 litres).
Primary capacity + 32 litres.
Max. 1,510 litres (+ 10 litres).

Anti-slip rails (optional).

Electric backrest release (optional).





Automatic tailgate operation (standard).



Separately-opening rear window (standard).



Storage compartment for boot cover and partition net (standard).

THE NEW BMW 3 SERIES TOURING – HIGHLIGHTS DRIVING DYNAMICS.

Body rigidity + 25 % (up to 50 % in some areas).

Lift-related dampers.

Lift-related dampers.

M Sport differential.*



50 % ← Even weight distribution. → 50 %

Wider front track: + 43 mm.

← Longer wheelbase: + 41 mm. →

Wider rear track: + 21 mm.

* Optional for BMW 330d xDrive, BMW 330i and BMW 330i xDrive, standard on BMW M340i xDrive.

BMW 320d Touring:

Fyrcylindrig dieselmotor, sexväxlad manuell växellåda (tillval: åttastegad Steptronic automatlåda).

Motorstorlek: 1,995 cc, toppeffekt: 140 kW/190 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 400 Nm vid 1,750 – 2,500 rpm. Acceleration 0–100 km/h: 7.5 sekunder (7.1 sekunder), topphastighet: 229 km/h (230 km/h).

Bränsleförbrukning: 4.8 – 4.6 l/100 km (4.8 – 4.4 l/100 km), CO2-utsläpp: 125 – 119 g/km (125 – 115 g/km), avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 320d xDrive Touring:

Fyrcylindrig dieselmotor, åttastegad Steptronic automatlåda, BMW xDrive. Motorstorlek: 1,995 cc, toppeffekt: 140 kW/190 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 400 Nm vid 1,750 – 2,500 rpm.

Acceleration 0–100 km/h: 7.4 sekunder, topphastighet: 225 km/h.

Bränsleförbrukning: 4.9 – 4.6 l/100 km, CO2-utsläpp: 129 – 121 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 330d xDrive Touring:

Sexcylindrig dieselmotor, åttastegad Steptronic automatlåda, BMW xDrive. Motorstorlek: 2,993 cc, toppeffekt: 195 kW/265 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 580 Nm vid 1,600 – 3,000 rpm.

Acceleration 0–100 km/h]: 5.4 sekunder, topphastighet: 250 km/h.

Bränsleförbrukning: 5.6 – 5.4 l/100 km, CO2-utsläpp: 146 – 140 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.



+62 BILDER

Svenska priserna på BMW 3-serie Touring

320i Touring	Pris kommer i höst
330i Touring	421.900 kronor
330i xDrive Touring	441.900 kronor
M340i xDrive Touring	Pris kommer i höst
318d Touring	Pris kommer i höst
320d Touring	368.900 kronor
320d xDrive Touring	409.900 kronor
330d xDrive Touring	513.900 kronor



Premiär för BMW 3-serie Touring – även som laddhybrid och svenska priser



Provkörning: Nya BMW 3-serie G20 har blivit ännu bättre



BMW 330e: Laddhybriden i ny upplaga med längre räckvidd



Officiell: Nya BMW 3-serie börjar levereras i mars 2019 – med svenska priser



Film: Så byggs nya BMW G20 3-serien

NyTeknik

7. Brakförlust för Daimler

TT

2019-07-24 11:04

Den tyska fordonstillverkaren Daimler redovisar en rörelseförlust på 1,56 miljarder euro för årets andra kvartal.



Ola Källenius, koncernchef för Daimler,
vid premiären av den nya generationen av Mercedes GLE.

Svenske koncernchefen Ola Källenius aviserar nu besparingar.

Det kan jämföras med en vinst på 2,6 miljarder euro ett år tidigare.

Men engångsposter på 4,2 miljarder euro sänkte resultatet, enligt Daimler, som bland annat pekar ut stora kostnader för att ersätta krockkuddar från japanska Takata.

Koncernchefen Ola Källenius säger i samband med rapporten att det nu kommer vidtas besparingsåtgärder för att få ned kostnadsläget.

Försäljningen av personbilar sjönk 3 procent under kvartalet.

Rapporten kommer efter det att Daimler tidigare i juli för fjärde gången på 13 månader utfärdat en så kallad vinstvarning och flaggat för ett sämre resultat än väntat.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Kinesiska BAIC köper andel i Daimler

Tyska biljättar inleder samarbete

NyTeknik

8. Aston Martin rasar på börsen

TT

2019-07-24 10:23

Den brittiska biltillverkaren Aston Martins aktie rasar på Londonbörsen efter en sänkt prognos.



Kursraset uppgår i den inledande handeln till 22 procent.

Aston Martin hänvisar till motvind på den brittiska och den europeiska marknaden och stor makroekonomisk osäkerhet och sänker sin försäljningsprognos till 6 300–6 500 bilar i år. Tidigare låg prognosen på 7 100–7 300 bilar.

Investeringsnivån för 2019 sänks till 300 miljoner pund, ned från 320–340 miljoner pund.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Fordon
Aston Martin avslöjar första elbilens prestanda

Fordon
Krockkuddar riskerar lösas ut – Aston Martin återkallar lyxbilar

SVENSKA DAGBLADET

9. Nissan sparkar 10 000 anställda

TT Publicerad 2019-07-23

Japanska biljätten Nissan planerar att sparka mer än 10 000 anställda, enligt japanska nyhetsbyrån Kyodo. Nedskärningarna är ett led i fordonstillverkarens försök att vända sin dåliga lönsamhet. Tidigare har Nissan tillkännagett att man ska avskeda 4 800 av sina 139 000 anställda världen över.



Biltillverkaren Nissan sparkar 10 000 anställda.

Biltillverkaren har kämpat i motvind de senaste åren och bland annat tampats med skandalen kring förre styrelseordföranden Carlos Ghosn, som misstänks för ekobrott.

Förra årets vinst var den sämsta på flera år och även i år har biltillverkaren skickat varningssignaler om att marknaden är kärv.

Nedskärningarna kommer troligen främst att drabba tillverkningen i Sydamerika och andra regioner där lönsamheten varit låg, enligt uppgifter till nyhetsbyrån.

Nissans försäljning gick ner drygt 4 procent förra året. I Europa dök den med närmare 18 procent, medan den amerikanska marknaden sjönk med drygt 9 procent.

Biltillverkaren förväntas gå ut med nedskärningsbeskedet på torsdag.



NyTeknik

10. Bosch och Mercedes får godkänt med helt automatisk parkering

2019-07-23 16:15

John Edgren

Lokala myndigheter har godkänt Daimler och Bosch system för automatisk parkering – men bara i Mercedes-museets garage. Biltillverkaren beskriver beslutet som en mil-stolpe.



Daimler och Bosch automatiska parkeringslösning fungerar ännu så länge bara i Mercedes-Benz Museums garage i Stuttgart.

***FILM**: https://youtu.be/wwqUO76LgSg*

I många storstäder är gatuparkering i princip uteslutet, och nu kommer allt fler biltillverkare med autonoma lösningar som innebär att ägarna slipper snurra runt med sin bil i parkeringshus, eller på stora parkeringsplatser.

I slutet av 2018 avslöjade Tesla att den kommande uppdateringen till Enhanced Summon skulle låta bilar med den hårdvara som krävs leta upp en p-ruta – och köra autonomt till sin väntande ägare på parkeringsplatsen.

I januari presenterade Hyundai/Kia sin lösning. Automated Valet Parking System hittar dels en parkeringsplats – men kan också lokalisera trådlös laddning. När batteriet är fullt så parkerar bilen om sig själv.

Bara i museets garage

I Europa har Daimler utvecklat ett system för automatisk parkering tillsammans med Bosch – och nu har den förarlösa tekniken fått grönt ljus av tyska myndigheter i Baden-Württemberg. Godkännandet gäller dock uteslutande för användning i Mercedes-Benz Museums garage i Stuttgart. Systemet både hämtar och lämnar fordonet utan mänsklig inblandning – ägaren sköter det hela via en app i sin mobiltelefon.

– Det här godkännandet från myndigheterna i Baden-Württemberg sätter ett prejudikat för framtida godkännanden av parkeringstjänster i garage runt om i världen. Som en pionjär inom autonom körning banar vårt projekt väg för att automatiserad parkeringsbetjäning ska tas till massproduktion i framtiden, säger Michael Hafner, chef för Daimlers autonoma teknik i ett uttalande.

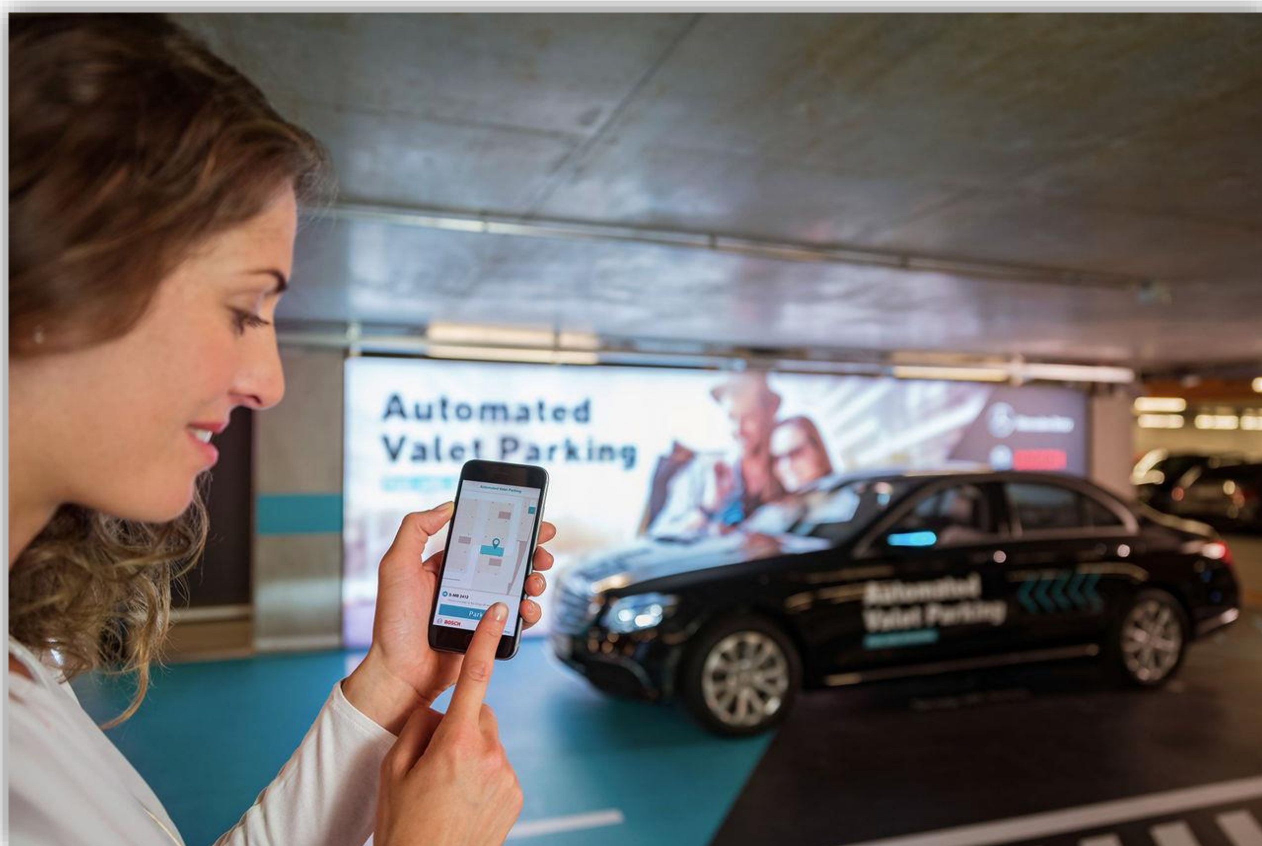
Daimler: Första godkända systemet

Daimler hävdar att det är världens första fullt automatiska förarlösa parkeringsfunktion med nivå 4-autonomi (enligt SAE) som har fått godkänt för användning. Det är biltillverkaren som står för den autonoma tekniken, och Bosch bidrar med projektets infrastruktur. De två bolagen inledde samarbetet kring parkeringstjänsten 2017, och året efter kunde museets besökare testa lösningen – dock i sällskap av tränad säkerhetspersonal. Nu är förhoppningen att tekniken ska kunna rullas ut på bred front.

– Förarlös körning och parkering utgör viktiga byggstenar för morgondagens mobilitet, säger Markus Heyn i Boschs ledningsgrupp i ett uttalande.

Relaterad artikel

Tesla bekräftar: Stryper Autopilot i Europa



NyTeknik

11. Linköping testar självkörande minibussar

2019-07-24 10:52, **Per Danielson**

Snart rullar självkörande minibussar på öppen gata i Linköping. Det är resultatet av ett samarbete mellan flera olika aktörer.



Det rullar allt fler självkörande fordon på våra svenska vägar. Än så länge är utvecklingen i sin linda men det dyker upp allt fler testverksamheter. Ett exempel är det som just nu sker i Linköping. Under hösten ska två självkörande minibussar tas i drift på öppen gata. Turerna ska ske mellan Campus Valla och Vallastaden.

– Vi har förberett projektet i Linköping under en längre tid. När vi nu har full finansiering, organiserade forskningsfrågor och samverkan med engagerade och kompetenta partners är vi väldigt glada att gå från ord till handling, säger Christian Monstein, innovationschef på Transdev som fått uppdraget att sköta trafiken.

Easymile och Navya

De självkörande minibussarna kommer från de franska tillverkarna Easymile och Navya. Bussarna ska köras på en två kilometer lång slinga och kan transportera 10 till 13 personer åt gången.

Försöket är resultatet av ett samarbete mellan Akademiska Hus, Linköpings kommun, Linköpings Universitet, Mjärdevi Science Park, RISE, , Transdev Sverige, VTI och Östgötatrafiken.

PER DANIELSON

RELATERADE ARTIKLAR

TV: Här teståker Ny Teknik självkörande buss

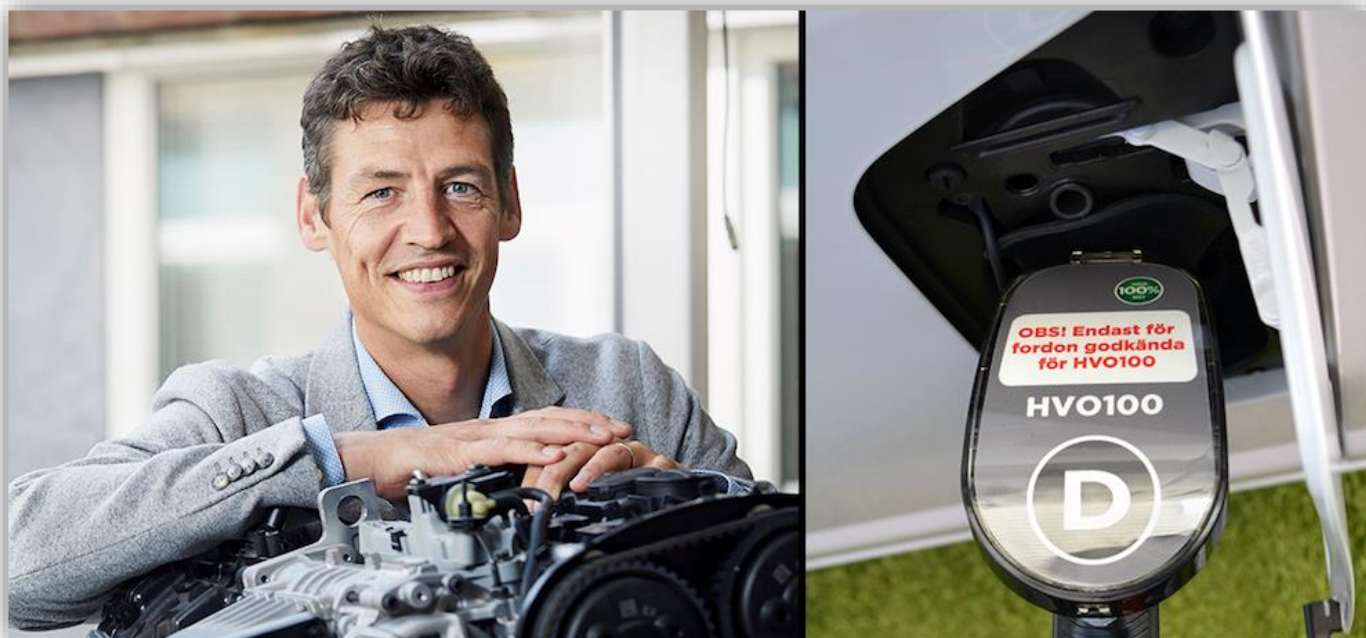
De blir först med att testa självkörande fordon på svenska vägar: "Historiskt"



12. Svenska forskaren om HVO: "Vi behöver producera mer i Sverige"

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-07-11 06:48

Intresset för det miljövänliga bränslet HVO har ökat dramatiskt i Sverige de senaste åren. Men innan alla dieselbilar kan köras på HVO måste några frågetecken rätas ut. "Sverige behöver mer HVO än något annat land i världen", säger forskaren Lucien Koopmans på Chalmers.



Lucien Koopmans, professor och avdelningschef för förbränning och framdrivningssystem på Chalmers i Göteborg.

Intresset för att tanka sin dieselbil med HVO har vuxit explosionsartat de senaste åren. Ofta har detta inte varit det lättaste eftersom många tillverkare inte tillåter HVO i sina bilar och alla mackar erbjuder inte en HVO-pump. Men det håller på att ändras och allt fler biltillverkare har nu gett grönt ljus till att köra på HVO – med Volvo som senaste tillverkare att ge tummen upp till HVO. Vi har en lista över bilar som är godkända för HVO idag och läs även vår stora granskning av hur HVO fungerar här.

HVO är alltså bränslet som är fossilfritt men som ändå driver dieselbilar. 2017 stod HVO för fem procent av all "dieselanvändning" i Sverige. Hur kan det komma sig att inte fler tankar HVO när det, enligt vissa experter, skulle kunna vara framtiden för dieselmotorerna? Vi vände oss till Lucien Koopmans, professor och avdelningschef för förbränning och framdrivningssystem på Chalmers i Göteborg.

• Finns det några tekniska svårigheter med att göra en dieselmotor redo för HVO? Eller varför tillåter inte alla tillverkare det?

"Nej, det behövs inte göras något. De flesta tillverkarna har redan godkänt användning av HVO för sina nya dieselmotorer. Att inte alla tillverkare har godkänt HVO kanske beror på att de inte har hunnit testa färdigt. Samma gäller för gamla dieselmotorer."

• Ändras prestanda och förbrukning om en dieselmotor går på HVO istället för vanlig diesel? I likhet med E85 och bensin.

"HVO innehåller lite mer energi per kilo än vanlig diesel, men densiteten är lite lägre. Därför blir energiinnehållet per liter, och prestandan, ungefär samma. E85 har mycket mindre energi än vanlig bensin vilket gör att man måste tanka mycket oftare. Ren HVO kan kan däremot vara lite sämre på att smörja motorn jämfört med vanlig diesel, men den HVO som säljs i Sverige har vissa tillsatser som ska smörja bättre."

Vad är HVO?

HVO är en typ av biodiesel som tillverkas av vegetabiliska oljor eller animaliska fetter. För att behålla garanti och försäkring måste din bilen vara godkänd av tillverkaren för att du ska kunna tanka HVO100, som inte innehåller någon fossil diesel alls. Koldioxidutsläppen sänks rejält med HVO100, men utsläppen av kväveoxider och partiklar ligger på ungefär samma nivå som med fossil diesel.

HVO100 är inte svårare eller krångligare att tillverka än vanlig diesel, menar Lucien Koopmans. Däremot är råvarorna dyrare vilket ger ett högre pris vid pumpen, trots att skatten är lägre.

"HVO100 kostar mer än vanlig diesel främst på grund av högre råvarukostnad. HVO100 är skattebefriat, men inte den HVO som blandas med vanlig, fossil diesel. Därför kostat HVO100 nästan en krona mer än konventionell diesel", säger Lucien Koopmans.

Det är faktiskt ganska många länder utöver Sverige som tillverkar HVO idag: USA, Brasilien, Norge, Finland, Frankrike, Spanien, Italien, Nederländerna, Singapore, Kina, och Förenade Arabemiraten. Men om Sverige ska växla över till att helt och hållet använda HVO, krävs större produktion här hemma.

• Hur mycket kan produceras? Skulle Sverige kunna övergå helt till HVO?

"Det är en kombination av hur mycket råvara man kan få tag på globalt och hur mycket HVO man kan producera i Europa eftersom det är både dyrt och komplicerat att importera färdigt bränsle från länder utanför EU. Sverige förbrukade ungefär tolv terawattimmar HVO inblandad i fossil diesel och tre terawattimmar ren HVO förra året. Produktionskapaciteten idag är ungefär 43 terawattimmar i hela EU, och i Sverige förbrukade vi förra året 60 terrawattimmar dieselbränsle. Det behövs alltså mer produktionskapacitet, främst i Sverige för att fler länder än Sverige konkurrerar om HVO och råvarorna."

Någon export av svensk HVO känner Lucien Koopmans inte till, men det skulle förvåna honom om det finns eftersom Sverige är toppkonsument av HVO i världen.

"Det vet jag inte men Sverige behöver och använder mer HVO än något annat land i världen, så jag skulle bli förvånad, men det är pengarna som styr", säger Lucien Koopmans.

• Hur mycket sänks koldioxidutsläppen med HVO jämfört med vanlig diesel?

"Koldioxidutsläppen kan minska med 88,3 procent sett till hela livscykeln för bränslet, från produktion till användning. Det beror på att diesel från konventionell råolja har en växthusgasintensitet som är nära nio gånger högre än hos HVO."

• Kommer det bli sämre tillgång på HVO för personbilar om flera andra typer av fordon och maskiner också går att tanka med HVO?

"Första steget är att se till att vi kan producera mer HVO i Sverige. Med en liten processförändring kan HVO för dieselbilar användas i till exempel flygplan. På så sätt kan fler transportmedel sänka utsläppen. Flygindustrin har dock inga ekonomiska fördelar idag för att använda det dyrare HVO-bränslet. Men om läget förändras genom krav eller incitament blir det självklart konkurrens."

GRANTURISMO

13. Pontiac GTO

Gran Turismo Magazine nr.8 2011

G T Oh!



Vad spelar det för roll att Pontiac stal Ferraris vackra bokstavsbeteckning, när bilen de limmade emblemet på blev så snygg? Idag är Pontiac GTO en av de dyraste amerikanska storseriebilarna – i alla fall när den är försedd med ett klistermärke med texten ”The Judge”. När General Motors lade locket på all officiell tävlingsverksamhet 1963 fick koncernens sportigare märken hålla till godo med att bygga prestandabilar för gatbruk. Pontiac fick göra en kovändning i sin marknadsstrategi, som dittills hade vilat tungt på tävlingar och prestanda.

En ytterligare komplikation i GM-huset var att man hade satt upp ett regelverk för hur stora motorer man fick stoppa i de olika karosstyperna, vilket i alla fall teoretiskt begränsade möjligheterna att stoppa i stora big block-spisar i kompakt- eller midsizebilarna.

Ett team bestående av bland annat Pontiacs chefsingenjör John DeLorean (visst, samme man som senare drog igång biltillverkning i eget namn) fick till uppgift att försöka hitta en väg fram till en ny Power Car som kunde vässa märkets prestandaimage ordentligt.

Den tekniska grundplåten var GM:s intermediate A-body, men eftersom GM:s regelverk slog fast att motorn inte fick vara större än 330 kubiktum (5,4 liter) fick man vara lite kreativa och paketera den nya prestandabilen som ett optionpaket till Le Mans-modellen. Paketet döptes till ”GTO”, oblygt snott från Ferraris redan då legendariska 250 GTO, och vad bokstäverna egentligen hade för betydelse brydde sig ändå ingen jänkare om.

För knappt 300 dollar mer än priset för en Le Mans fick man en 389-kubiktummare på 325 hästar, en treväxlad manuell låda med Hurstspak, hårdare chassisättning, bredare däck och luftscoops på huven. För ytterligare en slant fanns fyrväxlad låda och automat att tillgå, liksom diffbroms, större förgasare och kylare. Effekt: 348 hästar på vevaxeln. Pontiacs försäljningsdirektör vid tiden, Elliot Estes, gissade att man skulle bygga 5 000 GTO-bilar det första modellåret. Istället kom inte mindre än 32 450 Le Mansbilar med GTO-emblemet att lämna Pontiacs fabriksportar.



Redan året efter, 1965, eleverades modellen från ett utrustningspaket till ett eget liv. Karossen fick nu det karaktäristiskt vertikalt ordnade lamparrangemanget som snabbt kom att bli varumärkets signum. Ett längre och svepande karossöverhäng bak förvandlade en tämligen ordinär föregångare till en av 1960-talets verkliga höjdare stilmässigt.

En GTO från 1965 med det vassaste motoralternativet (Tri-Power, nu med 360 hk) klarade sprinten till 60 mph på under sex sekunder, och toppade 182 km/h enligt oberoende tester. Bromsarna var, enligt samma tester, högst mediokra. 1965 såldes över 75 000 nya Pontiac GTO, och succén var ett faktum. Året efter snuddade man vid 100 000-strecket, utan att göra mer än lite lättare retusch av den redan så lyckade karossen. Drivlinorna lämnades i stort sett oförändrade.

En motormässig revidering kom istället 1967, det sista modellåret för den klassiska karossen. 389-motorn växte till 400 kubiktum (6,6 liter), och kom i tre versioner, från 225 över 335 till Tri-Power på 360 hk.

1968 var det dags för en helt ny generation av GM:s A-body, med betydligt mer kompakta mått och en moderiktig fastbackavslutning på karossen. Det vertikala ljusarrangemanget försvann och ersattes av konventionella, horisontellt ordnade lyktor som dock, mot pristillägg, kunde gömmas bakom en skjutbar förlängning av grillen. Ett populärt tillval.

Motormässigt var det mesta överlyft från förra generationen, men mitt i modellåret kom en ny potent version av Ram Air-paketet, kallat Ram Air II. Det innehöll handportade topplock och vassare kamaxel, men den angivna effektsiffran var oförändrad.

Modellen vann USA:s prestigeladdade ”Motor Trend of the Year-award” samma år och produktionssiffran var knappt 90 000 bilar.

1969 bjöd förutom finputs av finish och standardmotorerna även introduktionen av ”The Judge”, som initialt var tänkt att bli en inropare men som under utvecklingens gång kom att utvecklas till en dräparversion av GTO. Motorspecifikationen kallades Ram Air III och levererade 366 hästar, den fick specialfälgar, en T-formad växelspak och bakvinge. Även en Ram Air IV-motor kunde beställas, med på papperet bara tre hästar extra, men med genomgripande förändringar gjorda av i stort sett hela motorn, inklusive portning, förgasare, kamaxel, insugs- och avgasrör.



Under 1969 byggdes 73 000 GTO, varav 6 833 med Judgespecifikation. Den överlägset mest unika modellen i Judgeserien var en Convertible med Ram Air IV-motorn – bara fem byggdes 1969. Det har drivit upp priserna på dessa bilar till höga nivåer, ibland uppåt tre miljoner för renoverade exemplar.

Året efter fick modellen åter en revidering av fronten och de gömda strålkastarna försvann. Detta år tillfördes också en stor 455-motor, när GM släppte sin 400-kubiktumsgräns för midsizebilar. Den var prestanda- och effektmässigt i samma höjd som 400-motorn med Ram Air II-specifikationer, men betydligt lågvarvigare och mindre temperamentsfull. Judgeversionen levererades både med 400-motorn i Ram Air III och IV-specifikation, och även med 455:an. Försäljningen beskrev nu en dalande kurva och landade på drygt 40 000, varav 3 800 Judge.

1971 innebar början på slutet av den amerikanska muskelbilseran, och bara 10 500 GTO såldes detta år, varav 357 Judge.



Gunnar Dackevall

Klassiker

14. Grattis Ford Customline!

Publicerad **29 juli 2009**

Text David Falk

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Olof har namnsdag vill vi gärna fira Customline.



Customline var Fords lagomserie, inte så enkel som Mainline och inte så påkostad som Crestline. Customline fanns bara 1952-56.



Ford Customline introducerades som 1952 års modell. Mellan enklare Mainline och dyrare Crestline. Motoralternativen var en toppventilssexa eller den gamla sidventilsåttan.

Customline Sedan 1953



1954 uppdaterades Customline med den nya Y-blocks V-åttan. Toppventiler och 130 friska hästkrafter. Ranch Wagon, County Sedan och Club Coupé hette de olika versionerna.

Motornytt 29 juli 2019



Customline Police 1955

Customline 1956

SLUT